

## Ответственность за нарушение правил дорожного движения в российском и зарубежном уголовном законодательстве: сравнительно-правовой аспект

А. М. Павлик

Санкт-Петербургский университет МВД России,  
Санкт-Петербург, Российская Федерация

В статье рассмотрены вопросы ответственности за нарушение правил дорожного движения в российском и зарубежном уголовном законодательстве. Дано понятие дорожно-транспортных преступлений, проведена их классификация. Проанализировано современное состояние преступности, связанной с нарушением правил дорожного движения в Российской Федерации. Рассмотрено международно-правовое регулирование безопасности дорожного движения, а также уголовное законодательство отдельных зарубежных стран об ответственности за нарушение правил дорожного движения. В рамках сравнительно-правового анализа установлены как общие признаки, так и существенные отличия привлечения к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления. В заключение сформированы предложения по совершенствованию отечественного уголовного законодательства от ответственности за нарушение правил дорожного движения.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, уголовная ответственность, проблемы квалификации, сравнительно-правовой аспект, уголовно-правовые меры предупреждения, совершенствование уголовного законодательства, освобождение от уголовной ответственности.

**Для цитирования:** Павлик А. М. Ответственность за нарушение правил дорожного движения в российском и зарубежном уголовном законодательстве: сравнительно-правовой аспект // Ленинградский юридический журнал. – 2025. – № 1 (79). – С. 340–359. DOI: 10.35231/18136230\_2025\_1\_340. EDN: VIWWRS

## Responsibility for Traffic Violations in Russian and Foreign Criminal Legislation: A Comparative Legal Aspect

Alexander M. Pavlik

St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia,  
Saint Petersburg, Russian Federation

The article examines the issues of liability for violation of traffic rules in Russian and foreign criminal legislation. The concept of road traffic crimes is given, their classification is carried out. The current state of crime related to violation of traffic rules in the Russian Federation is analyzed. International legal regulation of road safety, as well as criminal legislation of individual foreign countries on liability for violation of traffic rules are considered. Within the framework of comparative legal analysis, both common features and significant differences in criminal liability for road traffic crimes are established. In conclusion, proposals are formed for improving domestic criminal legislation on liability for violation of traffic rules.

**Key words:** road safety, criminal liability, problems of qualification, comparative legal aspect, criminal law prevention measures, improvement of criminal legislation, exemption from criminal liability.

**For citation:** Pavlik, A. M. (2025) 'Otvetstvennost' za narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya v rossiyskom i zarubezhnom ugolovnom zakonodatel'stve: sravnitel'no-pravovoy aspekt [Responsibility for Traffic Violations in Russian and Foreign Criminal Legislation: A Comparative Legal Aspect]. *Leningradskij yuridicheskij zhurnal – Leningrad Legal Journal*. No. 1 (79). Pp. 340–359. (In Russian). DOI: 10.35231/18136230\_2025\_1\_340. EDN: VIWWRS

## **Введение**

Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из приоритетных направлений в деятельности любого государства. Российским законодателем предусмотрены различные меры по защите общественных отношений, обеспечивающих безопасность участников дорожного движения.

Вместе с тем правоприменительная практика в данной области зачастую сталкивается с трудностями при квалификации дорожно-транспортных преступлений, идентификации объекта и предмета данных составов, что непосредственно влияет в целом на правовую оценку деяний и, как следствие, на справедливость и законность вынесенных судебных решений. Несмотря на существующие усилия и меры, направленные на улучшение дорожной безопасности, число дорожно-транспортных происшествий и связанных с ними преступлений остается высоким, что указывает на необходимость более глубокого анализа существующих правовых норм и практик их применения.

### **Современное состояние преступности, связанной с нарушением правил дорожного движения**

За период январь-декабрь 2022 г. в Российской Федерации было зарегистрировано 126 705 дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, в результате которых 14 172 чел погибли и 159 635 получили травмы<sup>1</sup>. За аналогичный период 2023 г., в Российской Федерации было зарегистрировано 132 466 дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, в результате которых погибло 14 504 чел и 166 500 получили травмы<sup>2</sup>. Из приведенных показателей мы видим как эскалацию заре-

---

<sup>1</sup> Показатели состояния безопасности дорожного движения январь-декабрь 2022 года. Статистика // Официальный сайт Госавтоинспекции [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru>. (дата обращения: 12.12.2024).

<sup>2</sup> Там же.

гистрированных дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в целом, так и увеличение показателей смертности и травматизма на дорогах нашей страны.

Важно также отметить, что каждое девятое дорожно-транспортное происшествие произошло в состоянии опьянения водителей, что подчеркивает необходимость усиления внимания со стороны уполномоченных лиц государственных органов за выполнением требований владельцев транспортных средств по соблюдению правил дорожного движения.

Правила дорожного движения (ПДД), являющиеся основным нормативным актом в этой сфере, отражают текущий уровень автомобилизации страны и требуют регулярной корректировки в соответствии с изменениями в обществе и технологиях. Вместе с тем уголовно-правовое регулирование направлено на гарантирование соблюдения этих правил.

Проблемы предупреждения дорожно-транспортных происшествий уголовно-правовыми мерами имеют место также из-за технологического прогресса в сфере транспортных средств, связанного с внедрением беспилотных автомобилей и новых видов мобильности, что создает дополнительные вызовы для правовой системы. В этом контексте становится очевидной необходимость адаптации нормативно-правовой базы и совершенствования механизмов правоприменения.

Российским уголовным законодательством предусмотрены следующие нормы об ответственности за нарушение ПДД:

- нарушение ПДД и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ);
- управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.1 УК РФ);

- нарушение ПДД лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами (ст. 264.2 УК РФ);
- управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами и подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.3 УК РФ)<sup>1</sup>.

В свете статистических данных о дорожно-транспортных преступлениях исследование уголовной ответственности за нарушение ПДД представляется актуальным и важным для разработки рекомендаций по совершенствованию законодательства и практики его применения, направленных на повышение безопасности на дорогах и снижение криминогенной ситуации, что в свою очередь способствует защите прав и законных интересов участников дорожного движения и повышению общественной безопасности.

### **Международно-правовое регулирование безопасности дорожного движения**

В целях снижения травматизма и смертности на дорогах России путем совершенствования российского уголовного законодательства об ответственности за дорожно-транспортные преступления целесообразно, на наш взгляд, обратиться к законодательству зарубежных стран об ответственности за рассматриваемый вид преступности. Так, исследование зарубежного законодательства и положительного зарубежного опыта борьбы с тем или иным видом преступности позволяет, на наш взгляд, позаимствовать построение такого законодательства и на его основе разработанные в государстве меры противодействия. Без изучения зарубежного опыта борьбы с преступностью любое исследование, полагаем, выглядит неполным, что

---

<sup>1</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации // СПС КонсультантПлюс.

и не позволяет сделать полноценно обоснованные выводы. Более того, изучая построение уголовно-правовых норм зарубежного законодательства, открывается возможность выявить как позитивные, так и негативные моменты – сделать сравнительно-правовой анализ норм об ответственности за исследуемые преступления.

Нельзя не согласиться с В. В. Лунеевым о том, что на состояние, структуру и динамику того или иного вида преступности особо не влияет разный уровень экономического развития государства, особенности его политического устройства, традиции общества [9, с. 290–300].

В связи с этим целесообразно, на наш взгляд, провести сравнительный анализ и остановиться на самом прогрессивном и современном подходе противодействия той или иной преступности. О положительной роли сравнительного права совершенно точно в своей работе отмечает Р. Давид, указывая, что у тех соискателей, которые в исследованиях применяют сравнительное право, открываются новые горизонты ознакомления с совершенно новыми нормами и системами. Такой подход, несомненно, заряжает исследователей идеями и их обоснованностью, которые невозможно получить, имея знания только собственного права [4, с. 24].

Сравнительный анализ российского и зарубежного законодательства существенно повышает значимость любого научного исследования в связи с тем, что в ч. 2 ст. 1 УК РФ законодатель предусмотрел принципы и нормы международного права в качестве одного из основных (обязательных) источников российского уголовного права. Данное закрепление, несомненно, означает то, что российское уголовное законодательство выведено на мировой уровень. Это, в свою очередь, обязывает Россию в своей правотворческой деятельности ориентироваться на международные соглашения и конвенции.

Исследование зарубежного законодательства и положительного зарубежного опыта борьбы с дорожно-транспортными преступлениями целесообразно еще и в связи с тем, что зарубежное нормотворчество в исследуемой сфере имеет более долгий путь развития и является, на наш взгляд, более качественным. Во-первых, автомобильный транспорт за рубежом стал развиваться раньше, а вместе с ним и законодательство, регулирующее безопасность дорожного движения. Во-вторых, как уже отмечалось ранее в нашем исследовании, безопасность на российских дорогах значительно уступает безопасности на дорогах стран Европы и США.

По этому поводу Ф. М. Решетников отмечает, что сегодня заслуживают внимания уголовно-правовые нормы зарубежного законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения именно тех стран, где такие преступления совершаются крайне редко. Причиной тому является многочисленность таких норм и грамотно продуманная их конструкция. В связи с этим исследование зарубежного положительного опыта противодействия уголовно-правовыми мерами дорожно-транспортным преступлениям позволит нам установить необходимые признаки составов преступлений, связанных с нарушением ПДД, а также выявить пробелы отечественного уголовного законодательства об ответственности за рассматриваемые преступления [13, с. 128].

Международное сотрудничество сегодня невозможно без использования автотранспорта. Так, Н. И. Исаев полагает, что автомобильное движение способствует расширению межгосударственного сотрудничества, а сфера обеспечения безопасности на дорогах относится к активно развивающимся направлениям такого сотрудничества [6, с. 39].

В целях обеспечения безопасного использования автотранспорта между государствами приняты конвенции

и подписаны договоры. На сегодняшний день во многих странах мира правоприменитель в своей деятельности в качестве правовой основы в противодействии дорожно-транспортным преступлениям руководствуется следующими международными нормативно-правовыми актами и документами:

- Конвенция о дорожном движении 1968 г.<sup>1</sup>;
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 г.<sup>2</sup>;
- Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (Женева, 1 марта 1973 г.)<sup>3</sup>;
- Соглашение о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ), от 1 апреля 1975 г.<sup>4</sup>;
- Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров. Одобрено на Конференции ЕЭК ООН 13 ноября 1997 г.<sup>5</sup>

Вышеперечисленные международные документы о безопасности дорожного движения приняты достаточно давно, в связи с чем в научных кругах высказываются предложения о принятии новых актов в рассматриваемой области. Однако, думается, такой необходимости нет в силу постоянных внесений в них изменений и дополнений. Наличие же единых для всех стран правил дорожного движения способно создать безопасные условия сотрудничества с использованием автотранспорта. Вместе

<sup>1</sup> Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.) (с изменениями и дополнениями). Ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 апреля 1974 г. № 5938-VIII с.: сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами. М., 1979 г., вып. XXXIII. С. 385.

<sup>2</sup> Конвенция о дорожных знаках и сигналах (Вена, 8 ноября 1968 г.) (с изменениями и дополнениями). Ратифицирована Указом Президиума ВС СССР от 29 апреля 1974 г. № 5939-VIII с. // СПС ГАРАНТ.

<sup>3</sup> Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (Женева, 1 марта 1973 г.) // СПС ГАРАНТ.

<sup>4</sup> Соглашение о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ), от 1 апреля 1975 г. // СПС ГАРАНТ.

<sup>5</sup> Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров // СПС ГАРАНТ.

с тем исследование специальной литературы [12, с. 134] позволяет сделать вывод о том, что, во-первых, не всеми странами ратифицированы вышеуказанные международные нормативно-правовые акты в области безопасности дорожного движения, а во-вторых, в разных странах предусмотрены различные меры уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления.

### **Уголовно-правовой анализ зарубежного законодательства в сфере безопасности дорожного движения**

Уголовное законодательство зарубежных стран об ответственности за нарушение ПДД и международный опыт борьбы с дорожно-транспортными преступлениями в разное время изучали такие ученые, как Л. В. Любимов [11], А. Ш. Габдрахманов [3], И. В. Танага [15], С. А. Комарикова [7], Д. В. Собин [14], М. В. Афанасьев [2], Г. Ш. Аюпова [1], А. М. Зокина [5].

Различный подход к наказанию за одни и те же дорожно-транспортные преступления в разных странах, ратифицировавших одни и те же международные нормативно-правовые акты, на наш взгляд, объясняется наличием различных исторических, политических, экономических и культурных предпосылок, правовых традиций в разных странах.

Однозначно к общим признакам в рамках исследования дорожно-транспортных преступлений можно отнести бланкетность рассматриваемых уголовно-правовых норм в законодательстве всех стран, когда наступление уголовной ответственности зависит от положений других отраслей права.

В связи с этим рассмотрим законодательство и опыт борьбы с такими дорожно-транспортными преступлениями, как нарушение правил дорожного движения и экс-

плуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ); управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.1 УК РФ); нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами (ст. 264.2 УК РФ); управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами и подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.3 УК РФ) в странах дальнего и ближнего зарубежья.

В Уголовном кодексе Германии законодатель предусмотрел § 315с (Нарушение правил безопасности дорожного движения) в разделе 28 «Общепасные наказуемые деяния»<sup>1</sup>. Обращает на себя внимание конструкция рассматриваемой уголовно-правовой нормы, а именно сходство с российским уголовным законодательством в том, что условием наступления уголовной ответственности является наличие в общественно опасном деянии не только нарушения установленных ПДД, но и последствий в виде причинения вреда здоровью или жизни другому человеку. Вместе с тем следует указать и еще на одну особенность конструкции рассматриваемой уголовно-правовой нормы: в частях второй и третьей предусмотрены менее опасные деяния с более мягкими, чем в части первой, санкциями. Так, по ч. 1 § 315с УК Германии наказание предусмотрено до пяти лет лишения свободы, а по ч. 2 и ч. 3 этой же статьи – до двух лет лишения свободы<sup>2</sup>.

В § 316 УК Германии предусмотрена ответственность за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения<sup>3</sup>. Санкция статьи за данное преступ-

<sup>1</sup> Уголовный кодекс Федеративной Республики Германия [Электронный ресурс]. URL: [http://rawunsch.de/images/Ugolovnyi\\_Kodeks](http://rawunsch.de/images/Ugolovnyi_Kodeks) (дата обращения: 27.12.2024).

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же.

пление предусматривает еще более мягкое наказание, чем ч. 1–3 § 315с УК Германии – до одного года лишения свободы<sup>1</sup>. В содержании диспозиции данной нормы имеются ссылки на статьи этой же главы, в целях детализации рассматриваемого деяния.

Следует также указать на то, что § 316 УК Германии имеет отличия его от конструкции подобной нормы – ст. 264.1 УК РФ (Управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость) в той части, что УК Германии признает преступным однократное управление транспортным средством лицом в состоянии опьянения. Законодатель Германии, как мы видим, считает рассматриваемое поведение преступным в силу того, что оно создает опасность для общества.

В § 142 УК Германии предусмотрена ответственность за незаконное оставление места дорожно-транспортного происшествия<sup>2</sup>. Особенность данной уголовно-правовой нормы заключается в том, что она предусматривает ответственность как в отношении лиц, нарушивших ПДД, так и для тех лиц, кто их не нарушал. Так, если лицо всего лишь оказалось участником дорожно-транспортного происшествия и покинуло место преступления, то может быть подвергнуто наказанию до трех лет лишения свободы<sup>3</sup>.

В уголовном законодательстве Республики Польша содержатся нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения как предусматривающие обязательное наступление последствий в виде причинения вреда здоровью или жизни человека, так и ограничивающиеся только совершением общественно опасного деяния. Так, например, по ст. 173 УК Республики Польша

<sup>1</sup> Уголовный кодекс Федеративной Республики Германия [Электронный ресурс]. URL: [http://rawunsch.de/images/Ugolovnyi\\_Kodeks](http://rawunsch.de/images/Ugolovnyi_Kodeks) (дата обращения: 27.12.2024).

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же.

ответственность наступает за создание катастрофы при движении транспорта, если это связано с угрозой для жизни или здоровья населения либо с угрозой причинения чужому имуществу ущерба в крупном размере<sup>1</sup>. Формальные по конструкции объективной стороны составы содержатся также в ст. 174–175 УК Республики Польша, где ответственность наступает за вызов своими действиями угрозы транспортной катастрофы либо приготовление к такому преступлению. В ст. 178-а УК Республики Польша также не предусмотрены последствия за управление транспортным средством в состоянии опьянения и ответственность наступает уже только за данное деяние<sup>2</sup>.

Материальных составов преступлений по конструкции объективной стороны в польском уголовном законодательстве содержится значительно больше. Это как квалифицированные виды рассмотренных нами преступлений, так и самостоятельные. Так, например, ст. 177 УК Республики Польша конструкции напоминает ст. 264 УК РФ (Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств)<sup>3</sup>. Однако указания на конкретную тяжесть вреда здоровью, как в ч. 1 ст. 264 УК РФ, в ст. 177 УК Республики Польша нет<sup>4</sup>. В квалифицированном виде ст. 177 УК Республики Польша уже указывается на конкретное последствие – смерть человека. В отличие от российского уголовного законодательства в польском отсутствует дифференциация уголовной ответственности в зависимости от причинения вреда в результате дорожно-транспортного преступления в состоянии опьянения, либо повлекшее смерть двух или более человек. На наш взгляд, в отечественном уголов-

---

<sup>1</sup> Уголовный кодекс Республики Польша [Электронный ресурс]. URL: [https://www.studmed.ru/view/ugolovnyy-kodeks-respubliki-polsha\\_aa5a60bca9c.html?page=14](https://www.studmed.ru/view/ugolovnyy-kodeks-respubliki-polsha_aa5a60bca9c.html?page=14) (дата обращения: 29.12.2024).

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Там же.

ном законодательстве данный вопрос с точки зрения степени общественной опасности деяния и наказания в большей степени отвечает требованиям принципа справедливости (ст. 6 УК РФ).

Вместе с тем заслуживает внимания подход законодателя в ст. 177 УК Республики Польша относительно того, когда в результате дорожно-транспортного преступления вред здоровью или жизни человека причиняется по вине близкого. В таких случаях уголовное дело в Польше возбуждается только по заявлению потерпевшего.

Сходство рассматриваемых уголовно-правовых норм об ответственности за нарушение правил дорожного движения также заключается и в том, что в Уголовном кодексе России и в Уголовном кодексе Республики Польша вина может быть как умышленной, так и неосторожной.

В ст. 221–6 УК Франции предусмотрена ответственность за неосторожное исполнении обязанностей по безопасности, повлекшее причинение смерти человеку<sup>1</sup>. В рассматриваемой уголовно-правовой норме французский законодатель предусмотрел наказание до трех лет тюремного заключения со штрафом в размере 300 тыс. франков. Помимо этого, в ст. 221–8 УК Франции законодатель предусмотрел дополнительное наказание в виде лишения водительского удостоверения сроком до пяти лет<sup>2</sup>.

В Уголовном кодексе Испании законодатель также предусмотрел ряд норм об ответственности за дорожно-транспортные преступления<sup>3</sup>. Так, в соответствии со ст. 383 УК Испании ответственность наступает за причинение ущерба от дорожно-транспортного

---

<sup>1</sup> Уголовный кодекс Франции / науч. редактирование Л. В. Головки, Н. Е. Крыловой; перевод с французского Н. Е. Крыловой. СПб.: Юридический центр Пресс, 2002. С. 174–175.

<sup>2</sup> Там же. С. 176.

<sup>3</sup> Уголовный кодекс Испании [Электронный ресурс]. URL: [https://ru.zahn-info-portal.de/wiki/Criminal\\_Code\\_\(Spain\)](https://ru.zahn-info-portal.de/wiki/Criminal_Code_(Spain)) (дата обращения: 29.12.2024).

происшествия. Вместе с тем в ст. 383 УК Испании наказание за совершенное преступление законодатель не предусмотрел, указав лишь на то, что оно может быть более тяжким, по сравнению с наказаниями, предусмотренными в ст. 379, 381, 382 УК Испании. Кроме этого, при назначении судом наказания в ст. 383 УК Испании законодатель отсылает к ст. 66 данного кодекса, содержащейся в Разделе III (О телесных повреждениях).

На наш взгляд, такой подход испанского законодателя к конструкции уголовно-правовых норм об ответственности за дорожно-транспортные преступления не только неудобен для правоприменителя, но и имеет предпосылки расширительного толкования норм при их применении в связи с постоянным обращением к общим нормам против личности.

А. Е. Линкевич выделяет Уголовный кодекс Республики Беларусь среди других постсоветских законодательств за его уникальность, новаторство и прогрессивные положения. Он подчеркивает, что кодекс тесно интегрирован с принципами и нормами международного права, что делает его особенно важным и отличительным на фоне других национальных законодательств в регионе [10, с. 158–162].

Уголовное законодательство Республики Беларусь во многом схоже с российским, что обусловлено совместным историческим путем, культурными связями и общими правовыми традициями стран постсоветского пространства. Отличие заключается в деталях регулирования правил безопасности дорожного движения, где белорусский УК в ст. 317, 317.1, 318 и 321 подробно описывает ответственность за нарушения, аналогичные российским ст. 264, 264.1, 266 и 268 УК РФ, но с особым вниманием к последствиям средней тяжести. Важной особенностью является учет действий, направленных на минимизацию

вреда и ответственность за допуск к управлению транспортом лиц в состоянии опьянения<sup>1</sup>.

Уголовный кодекс Республики Молдова, принятый 18 апреля 2002 г., в гл. 12 подробно описывает «Транспортные преступления», включая ст. 264, 264-1, и 266, которые рассматривают управление в состоянии опьянения и оставление места дорожно-транспортного происшествия как отдельные преступления. Это подход отличается от российского законодательства, предоставляя уникальную перспективу на уголовную ответственность в контексте транспортных нарушений<sup>2</sup>.

В. В. Кусакин в своей работе [8, с. 137] указывает на разнообразие подходов к уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения в разных странах, особенно при учете алкогольного опьянения водителей. Некоторые страны рассматривают это состояние как квалифицирующий признак, другие – какотягчающее обстоятельство или нейтральный фактор. Также отмечается различие в оценке последствий нарушений, где в одних странах акцентируется внимание на вреде здоровью, а в других – на имущественном ущербе. Критикуется декриминализацию действия, связанного с оставлением места дорожно-транспортного происшествия в России, указывая на высокий процент нераскрытых преступлений.

Анализируя уголовное законодательство различных стран, можно заметить уникальные подходы к ответственности за нарушения ПДД. Это свидетельствует о признании общественной опасности таких деяний. Разнообразие в регулировании, наличие квалифицирующих признаков и мер ответственности подчеркивают, что

---

<sup>1</sup> Уголовный кодекс Республики Беларусь от 9 июля 1999 г. № 275-З. Принят Палатой представителей 2 июня 1999 года. Одобрен Советом Республики 24 июня 1999 года [Электронный ресурс]. URL: <http://xn--ctbcgfviccvibf9bq8k.xn--90ais/> (дата обращения: 29.12.2024).

<sup>2</sup> Уголовный кодекс Республики Молдова, принятый 18 апреля 2002 года [Электронный ресурс]. URL: [https://base.spinform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=3835](https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=3835) (дата обращения: 29.12.2024).

каждая страна учитывает свои специфические факторы при определении степени ответственности за нарушения в сфере дорожного движения.

### **Заключение**

Таким образом, проведя сравнительно-правовой анализ российского и зарубежного уголовного законодательства об ответственности за нарушение ПДД, можно сделать следующие выводы:

- международное и национальное уголовное законодательство различных стран демонстрирует уникальные подходы к обеспечению безопасности дорожного движения, учитывая культурные, исторические и правовые особенности каждой страны;
- введение и развитие уголовной ответственности за нарушение ПДД является результатом признания общественной опасности таких действий, а также необходимостью защиты жизни и здоровья граждан;
- наблюдаются различия в определении и квалификации дорожно-транспортных преступлений, что свидетельствует о разнообразии подходов к борьбе с нарушениями ПДД.
- в целях совершенствования российского уголовного законодательства об ответственности за нарушение ПДД для повышения эффективности борьбы с дорожно-транспортными преступлениями целесообразно учитывать международные стандарты и лучшие практики зарубежного уголовного законодательства. Это непременно будет способствовать улучшению состояния безопасности дорожного движения и снижению аварийности и травматизма на дорогах России.

На наш взгляд целесообразно, в примечании к ст. 264 УК РФ (Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств) предусмотреть новый п. 3 следующего содержания: «Если по части первой статьи 264

настоящего Кодекса виновное лицо является близким родственником для пострадавшего, то уголовное дело возбуждается только по заявлению пострадавшего лица».

Также, с учетом исследования зарубежного законодательства, полагаем, целесообразно:

- внести изменения в ст. 264 УК РФ, предусматривающие увеличение максимального срока лишения свободы как за дорожно-транспортное происшествие, вызванное управлением в состоянии опьянения впервые, так и за повторное совершение дорожно-транспортного преступления в состоянии опьянения в течение одного года после привлечения к ответственности за аналогичное преступление;
- ввести в ст. 264.1 УК РФ поправки, ужесточающие наказания для водителей, повторно севших за руль в состоянии опьянения, в том числе связанные с увеличением минимального срока лишения свободы.

Рассмотренные нами вышеуказанные предложения могут способствовать улучшению качества законодательства и практики в области обеспечения безопасности дорожного движения в нашей стране.

### **Список литературы**

1. Аюпова Г. Ш. Сравнительно-правовой анализ уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения по законодательству России и зарубежных стран // Актуальные вопросы противодействия преступности в России и за рубежом: сб. научных трудов. – Екатеринбург: Уральский юридический институт МВД России, 2017. – С. 96–99.
2. Букалерева Л. А., Афанасьев, М. В. Противодействие транспортным правонарушениям и преступлениям, совершаемым лицами, находящимися в состоянии опьянения, по уголовному законодательству Германии и Франции // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. – 2016. – № 5. – С. 57–60.
3. Габдрахманов А. Ш. Ответственность за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств по законодательству зарубежных стран // Научные труды КЮИ МВД России. – Казань: КЮИ МВД России, 2007. – Вып 7. – С. 26–36.
4. Давид Р. Сравнительно право // Очерки сравнительно права: сб. – М.: Прогресс, 1981. – С. 19–35.

5. Зокина А. М. К вопросу об уголовной ответственности за деяния, связанные с опасной эксплуатацией транспортных средств в государствах континентального права // Вестник всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России. – 2017. – № 4 (44). – С. 66–72.
6. Исаев Н. И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие / под ред. Н. Г. Кадникова. – М.: Юриспруденция, 2010. – 192 с.
7. Комарикова С. А. Зарубежное законодательство об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Международные юридические чтения: материалы ежегод. науч.-практ. конф. – Омск: Омский юридический институт, 2009. – Ч. III. – С. 34–36.
8. Кусакин В. В. Сравнительно-правовой анализ уголовной ответственности за преступления против безопасности дорожного движения: опыт СНГ // Вестник Волжского университета имени В. Н. Татищева. – 2018. – № 3. – С. 137.
9. Лунеев В. В. Преступность XX века. Мировые, региональные и российские тенденции. – М.: Норма, 1997. – 525 с.
10. Линкевич А. Е. Правовое регулирование борьбы с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по законодательству стран СНГ // Вектор науки ТГУ. – 2011. – № 4. – С. 158–162.
11. Любимов Л. В. Анализ современного отечественного и зарубежного законодательства, определяющего уголовную ответственность за совершение дорожно-транспортного преступления // Вестник Воронеж, ин-та МВД РФ. – 2004. – № 2 (17). – С. 66–68.
12. Милдовец М. В. Сравнительный анализ законодательства зарубежных стран о дорожно-транспортных преступлениях // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского Юридические науки. – 2017. – Т. 3 (69). – № 1. – С. 133–140.
13. Решетников Ф. М. Правовые системы стран мира. Справочник. – М.: Юрид. лит., 1995. – 256 с.
14. Собин Д. В. Особенности регламентации ответственности за нарушение правил дорожного движения в уголовном законодательстве зарубежных стран: сравнительно-правовой анализ // Научный вестник Южного федерального округа. – 2015. – № 1. – С. 67–73.
15. Танага И. В. О необходимости и допустимости уголовно-правовых методов регулирования поведения участников дорожно-транспортного происшествия в отечественном, зарубежном и международном уголовном праве // Общество и право. – 2008. – № 2 (20). – С. 150–153.

## References

1. Ayupova, G. Sh. (2017) *Sravnitel'no-pravovoj analiz ugodovnoy otvetstvennosti za narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya po zakonodatel'stvu Rossii i zarubezhnyh stran* [Comparative legal analysis of criminal liability for violation of traffic rules under the legislation of Russia and foreign countries]. *Aktual'nye voprosy protivodeystviya prestupnosti v Rossii i za rubezhom* [Current issues in the fight against criminality in Russia and abroad]. Collection of academic papers Ekaterinburg: Ural'skiy yuridicheskij institut MVD Rossii. Pp. 96–99. (In Russian).
2. Bukaleroval, L. A., Afanas'ev, M. V. (2016) *Protivodeystvie transportnym pravonarusheniyam i prestupleniyam, sovershaemym licami, nahodyashchimsya v sostoyanii op'yaniya, po ugodovnomu zakonodatel'stvu Germanii i Francii* [Countering transport offenses and crimes committed by persons in a state of

intoxication under the criminal legislation of Germany and France]. *Vestnik Akademii General'noj prokuratury Rossijskoj Federacii – Bulletin of the Academy of the General Prosecutor's Office of the Russian Federation*. No. 5. Pp. 57–60. (In Russian).

3. Gabdrahmanov, A. Sh. (2007) *Otvetstvennost' za narushenie pravil bezopasnosti dvizheniya ili ekspluatatsii transportnyh sredstv po zakonodatel'stvu zarubezhnyh stran* [Responsibility for violation of traffic safety rules or operation of vehicles under the legislation of foreign countries]. *Nauchnye trudy KYul MVD Rossii – Scientific works of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. Kazan': KYul MVD Rossii. Issue 7. Pp. 26–36. (In Russian).

4. David, R. (1981) *Sravnitel'no pravo* [Essays on comparative law]. *Ocherki sravnitel'no prava: Sb.* Moscow: Progress, Pp. 19–35. (In Russian).

5. Zokina, A. M. (2017) *K voprosu ob ugovolnoj otvetstvennosti za deyaniya, svyazannye s opasnoj ekspluatatsiej transportnyh sredstv v gosudarstvah kontinental'nogo prava* [On the issue of criminal liability for acts related to the dangerous operation of vehicles in states of continental law]. *Vestnik vsrossijskogo instituta povysheniya kvalifikacii sotrudnikov MVD Rossii – Bulletin of the All-Russian Institute for Advanced Training of employees of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. No. 4 (44). Pp. 66–72. (In Russian).

6. Isaev, N. I. (2010) *Ugolovnaya otvetstvennost' za narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnyh sredstv. Nauchno-prakticheskoe posobie* [Criminal liability for violation of traffic rules and operation of vehicles. Scientific and practical guide]. Moscow: Yurisprudenciya. (In Russian).

7. Komarikova, S. A. (2009) *Zarubezhnoe zakonodatel'stvo ob ugovolnoj otvetstvennosti za narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnyh sredstv* [Foreign legislation on criminal liability for violation of traffic rules and operation of vehicles]. *Mezhdunarodnye yuridicheskie chteniya* [International legal readings]. Materials of the annual scientific and practical conference. Omsk: Omskij yuridicheskij institut, Part III. Pp. 34–36. (In Russian).

8. Kusakin, V. V. (2018) *Sravnitel'no-pravovoj analiz ugovolnoj otvetstvennosti za prestupleniya protiv bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: opyt SNG* [Comparative legal analysis of criminal liability for crimes against road safety: the experience of the CIS]. *Vestnik Volzhskogo universiteta imeni V. N. Tatishcheva – Bulletin of the V. N. Tatishchev Volga University*. No. 3. P. 137. (In Russian).

9. Luneev, V. V. (1997) *Prestupnost' XX veka. Mirovye, regional'nye i rossijskie tendencii* [Crime of the XX century. Global, regional and Russian trends]. Moscow: Norma. (In Russian).

10. Linkevich, A. E. (2011) *Pravovoe regulirovanie bor'by s narusheniem pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnyh sredstv po zakonodatel'stvu stran SNG* [Legal regulation of combating violations of traffic rules and vehicle operation under the legislation of the CIS countries]. *Vektor nauki TGU – Vector of Science TSU*. No. 4. Pp. 158–162. (In Russian).

11. Lyubimov, L. V. (2004) *Analiz sovremennogo otechestvennogo i zarubezhnogo zakonodatel'stva, opredelyayushchego ugovolnuyu otvetstvennost' za sovershenie dorozhnogo-transportnogo prestupleniya* [Analysis of modern domestic and foreign legislation defining criminal liability for committing a traffic crime]. *Vestnik Voronezh, in-ta MVD RF – Bulletin of Voronezh, Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation*. No. 2 (17). Pp. 66–68. (In Russian).

12. Mildovec, M. V. (2017) *Sravnitel'nyj analiz zakonodatel'stva zarubezhnyh stran o dorozhno-transportnyh prestupleniyah* [Bulletin of Voronezh, Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation]. *Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo Yuridicheskie nauki – Scientific notes of the V. I. Vernadsky Crimean Federal University Law Science*. Vol. 3 (69). No. 1. Pp. 133–140. (In Russian).

13. Reshetnikov, F. M. (1995) *Pravovye sistemy stran mira. Spravochnik* [Legal systems of the countries of the world]. Moscow: Yurid. lit. (In Russian).

14. Sobin, D. V. (2015) Osobennosti reglamentatsii otvetstvennosti za narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya v ugovnom zakonodatel'stve zarubezhnyh stran: sravnitel'no-pravovoj analiz [Features of the regulation of liability for traffic violations in the criminal legislation of foreign countries: a comparative legal analysis]. *Nauchnyj vestnik Yuzhnogo federal'nogo okruga – Scientific Bulletin of the Southern Federal District*. No. 1. Pp. 67–73. (In Russian).

15. Tanaga, I. V. (2008) O neobkhodimosti i dopustimosti ugovno-pravovyh metodov regulirovaniya povedeniya uchastnikov dorozhno-transportnogo proisshestviya v otechestvennom, zarubezhnom i mezhdunarodnom ugovnom prave [On the necessity and permissibility of criminal law methods for regulating the behavior of participants in a traffic accident in domestic, foreign and international criminal law]. *Obshchestvo i pravo – Society and Law*. No. 2 (20). Pp. 150–153. (In Russian).

### Об авторе

**Павлик Александр Михайлович**, адъюнкт, Санкт-Петербургский университет МВД России, Санкт-Петербург, Российская Федерация, ORCID ID: 0009-0008-9178-8644, e-mail: pavlik-am@mail.ru

### About the author

**Alexander M. Pavlik**, Adjunct, St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Saint Petersburg, Russian Federation, ORCID ID: 0009-0008-9178-8644, e-mail: pavlik-am@mail.ru

Поступила в редакцию: 21.01.2025  
Принята к публикации: 03.02.2025  
Опубликована: 31.03.2025

Received: 21 January 2025  
Accepted: 03 February 2025  
Published: 31 March 2025